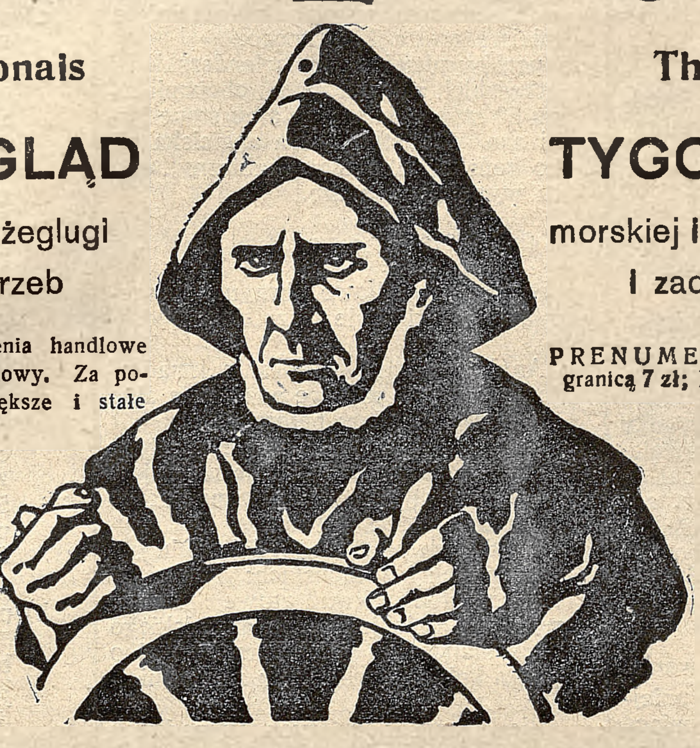
ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais | The Polish Sailor

PRZEGLĄD TYGODNIOWY

Poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.



Redakcja i administracja: TCZEW, ul. Hallera 17. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski“. — Konto: P. K. O. 170 044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

PRENUMERATA: Rocznie w kraju 4 zł, zagranicą 7 zł; Półrocznie w kraju 2 zł, zagranicą 4 zł; Kwartalnie w kraju 1 zł, zagranicą 2 zł. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P. K. O 170 044, lub przekazem pocztowym pod adresem administracji pisma w Tczewie.

Na kwartał 1926 r. można abonować „Żeglarza Polskiego“ również na poczcie.

Prenumerata „Żeglarza Polskiego“ wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze“, wynosi 8 zł 50 gr, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego“.

Cena 10 gr.

Komitet redakcyjny: J. R. Klejnot; inż. Fr. Fojut; inż. mor. A. Ciechanowski.

Nr. 32. Rok wydania piąty. || TCZEW, dnia 29 sierpnia 1926 r. || Ogólnego zbioru **Nr. 142**

Tworzenie marynarki handlowej.

Stoimy dziś pod znakiem tworzenia własnej marynarki handlowej. Na ostatnich konferencjach ministerjalnych według nieco różniących się między sobą, lecz w zasadniczych rysach zgodnych informacyj prasowych i danych otrzymanych również przez naszą redakcję, wytknięto jako najbliższy cel — posiadanie floty handlowej o pojemności 70 000 ton, w osiemnastu statkach. W tej liczbie potrzeba 10 statków do przewozu towarów masowych eksportu i importu, 4 na ładunek mieszany i emigrantów do portów zachodnio-europejskich, 4 statki są potrzebne dla żeglugi bałtyckiej i przybrzeżnej.

Na razie rząd zadecydować miał o nabyciu 2 niewielkich statków żeglugi przybrzeżnej, które kursować będą w zatoce Gdańskiej i służyć będą dla przewozu pasażerów. Statki te mają być zakupione w najbliższym czasie.

Co do statków większych, to Stocznia Gdańska, w której jak wiadomo Polska ma 20 proc. udziału, zwróciła się do rządu polskiego z ofertą wykonania w ciągu trzech lat kompletu złożonego z 10 statków towarowych po 1 500 ton nośności, oraz 4 statków towarowo-pasażerskich po 3 000 ton pojemności. Pierwsza kategorja statków miałaby być przeznaczona do przewozów bałtyckich, a mianowicie węgla, nafty, rudy, i soli. Statki towarowo-pasażerskie miałyby szybkość większą (14 węzłów), woziłyby emigrantów do portów wyjścia wielkich transatlantyckich linij do obydwu Ameryk, oraz przewoziłyby droższy ładunek mieszany.

Z powyższego wynikałoby iż zwyciężyła u nas koncepcja żeglugi państwowej. „Gazeta Poranna“ pisze iż „koncepcja rządowa przewiduje stworzenie najpierw rządowej floty handlowej“, powodzenie której ma zachęcić kapitał prywatny do popierania prywatnych towarzystw żeglugi „Pan minister przemysłu i handlu stwierdził, że inicjatywa prywatna do tej pory nie dała pozytywnego rezultatu, istnieją tylko 2 statki polskie po 1 000 ton nośności. Ponieważ Polska musi posiadać flotę handlową, rząd więc powinien w tym kierunku rozpocząć zaraz konkretną akcję.“

Jednocześnie w dobrze naogół poinformowanym o sprawach naszych „Journal de la Marine Marchande“ (Paryż 19 sierpnia) czytamy p. t.: „Nowe towarzystwo żeglugi polskiej“. Donoszą nam z Warszawy, że grupa banków i towarzystw przemysłowych założyła towarzystwo żeglugi o kapitale 10 mil. złotych. Kapitały włoskie i angielskie reprezentują około 40 proc. tego kapitału. Państwo Polskie zagwarantowało subwencję wysokości jednego miljona złotych w ciągu lat dziesięciu. Linie towarzystwa będą miały jako punkty wyjściowe Gdańsk, Anglję, Skandynawję i państwa Bałkańskie (oczywiście błąd, zamiast państwa Bałtyckie).

Z tej wiadomości francuskiej wynikałoby, że w ostatniej chwili inicjatywa prywatna postanowiła jednak skorzystać z możliwości, jakie daje nasza ustawa o poparciu marynarki handlowej.

Nasze wiadomości raczej informują o tworzeniu się żeglugi państwowej wzgl. „narodowej“, czyli społeczno-państwowej.

Można mieć jednak nadzieję, że czysto państwowa żegluga morska nie powstanie u nas. Zbyt jaskrawe mamy przykłady państwowej organizacji żeglugowej innych krajów, które dały wyniki ujemne, zresztą mamy przykład własny w pokrewnej dziedzinie państwowej żeglugi wewnętrznej, która zawiodła zupełnie.

Pozostaje zatem forma żeglugi narodowej. Zawierając w sobie jednocześnie elementy przedsiębiorstwa prywatnego i rządowego, winna być skonstruowana tak, ażeby łączyła w sobie zalety tych dwu odmiennych typów organizacji, łagodząc ich wady. A w tym celu nie powinno ani się wzorować biernie na przykładach przedwojennych, ani też zbliżać się do prymitywnej organizacji żeglugowej, znanej u sąsiada wschodniego. Nasza żegluga narodowa powinna organizacyjnie ściśle odpowiadać naszym specjalnym warunkom. Ogólne doświadczenie w tym względzie winno być zapłodnione przez własną ideę twórczą.



Zwyczaje w gdańskim porcie co do załadowania i podstawienia drzewa.

§ 6.

Pojęcie „około“ początku, połowy i końca miesiąca przy podawaniu terminu zakończenia ładowania.

„Około“ oznacza 5 dni przed albo 10 dni po oznaczonym terminie. „Początek“ miesiąca oznacza od 1-go do 10-go „połowa“ od 11-go do 20-go a „koniec“ od 21-go do końca miesiąca.

Przy zawieraniu umów frachtowych bez naznaczenia statku i pozycji chcący ładować ma prawo unieważnić umowę frachtową po upływie wyżej przytoczonych terminów. W takim wypadku odpowiada ekspedytor wobec wysyłającego towar. Jeśli ekspedytor podał obliczenie dla statku naznaczonego, załadowanego w czasie umówionym, w takim razie wypełnił swoje zobowiązania.

§ 7.

Stwierdzenie miary przy obładowaniu.

Tam gdzie używa się zwrotu „miejsce zajęte“ obowiązują następujące przepisy dla obliczenia pojemności kubicznej;

dla wymiarów angielskich: całe stopy dla długości i dla drzewa kwadratowego, pełna połowa cala dla grubości i szerokości, dla półczyny pełna ćwierć cala dla grubości, pełna połowa cala dla szerokości;

dla wymiarów reńskich starofrancuskich: całe stopy dla długości, a dla drzewa kwadratowego pełna połowa cala dla grubości i szerokości, dla półczyn pełna połowa cala dla grubości, pełna połowa cala dla szerokości;

dla miar metrycznych: pełne parzyste decymetry dla długości i dla drzewa kwadratowego, pełne parzyste centymetry dla grubości i szerokości, dla półczyn pełne centymetry dla grubości, pełne i parzyste centymetry dla szerokości, dla innego drzewa tartego i balów wszelkiego rodzaju pełne połowy centymetrów dla grubości, pełne centymetry dla szerokości.

Jeśli załadowanie nastąpi na podstawie innej jednostki, niż drzewo zostało wymierzone, przeliczenie przeprowadzą się na następującej podstawie:

1 metr kubiczny równa się 35,32 angielskim stopom kubicznym = 32,35 reńskim stopom kubicznym = 29,15 starofrancuskim stopom kubicznym. 1 standart petersburski = 165 angielskich stóp kwadratowych = 4,67 metrów kubicznych.

§ 8.

Jednostki frachtowe.

Sosnowe i jodłowe belki, łaty i dębowe drzewo kwadratowe:

do Anglji: load = 50 stóp kwadratowych stwierdzonych przez urząd celny,

do Danji, Szwecji i Norwegji: na miejsce stopy kubicznej wypełniona miara reńska,

do Francji: za stopę kubiczną miarę starofrancuską albo miarę wypełniającą miejsce metra kubicznego.

do portów niemieckich, holenderskich i belgijskich zamiast loadu, obejmujące-go 50 stóp kubicznych albo stopę kubiczną, wszystko miara angielska albo reńska, albo metr kubiczny, całą tu wypełnioną miarę.

§ 9.

Sosnowe i jodłowe obrzynane drzewo tarte, deski dyle wszelkiego rodzaju:

do Anglji: za load = 50 stóp kwadratowych zajęte miejsce angielskie albo za zajety standart petersburski,

do Danji, Szwecji i Norwegji: za stopę kubiczną miarę reńską, miejsce zajęte w objętości metra kubicznego albo standartu petersburskiego,

do portów niemieckich, belgijskich, holenderskich i francuskich: zajęte w miejsce stopy kwadratowej miejsce wymiaru reńskiego albo angielskiego albo standartu petersburskiego albo metra kubicznego, całe tu zajęte miejsce.

We wszystkich tych wypadkach grubość może być przekroczona o ⅛“, szerokość ¼“. Długość oblicza się według całych stóp.

§ 10.

Dębowe plansony:

do Anglji: jak w § 8;

do wszystkich innych krajów: taksamo jak w § 8, mierzy się jednak sznurem.

Przy obliczeniu pojemności kubicznej dzieli się stwierdzoną objętość drzewa sznurem przez cztery i cyfrę stwierdzoną w ten sposób liczy się jako stronę kwadratu. Objętość 42 cali daje 10½ cala, 44 cali 11 cali jako długość jednej strony. Oblicza się więc 10/11 (zamiast 10½×10½), 11/11, 11/12 (zamiast 11½×11½ i t. d.

§ 11.

Sleepry sosnowe:

do Anglji oblicza się:

9/9“	$8^1/_2$' = $11^1/_{10}$	sztuk	na	1 load
10/10“	$8^1/_2$' = 9	„	„	1 „
12/12“	$8^1/_2$' = $6^2/_{10}$	„	„	1 „
9/9“	$8^{11}/_{12}$' = $10^1/_2$	„	„	1 „
10/10“	$8^{11}/_{12}$' = $8^1/_2$	„	„	1 „
12/12“	$8^{11}/_{12}$' = $8^9/_{10}$	„	„	1 „

Grubość i szerokość może być przekroczona o ¾“ a długość o 3“. Przy sleeprach połowicznych podwaja się ilość sztuk odpowiednio, przyczem liczy się:

5/12“	$8^1/_2$' = 15	sztuk	na	1 load
5/12“	$8^{11}/_{12}$' = $14^2/_{10}$	„	„	1 „

do Danji: zajęte za stopę kubiczną miejsce wymiarów angielskich licząc pełne połowy stóp dla długości, pełne połowy calów dla grubości i pełne cale dla szerokości.

§ 12.

Dębowe i sosnowe podkłady wszelkiego rodzaju.

a) podkłady płytkie: za podkład normalny 6 × 10 cali, $8^{11}/_{12}$ stóp albo 16 × 26 cm. × 270 m. albo za load = 50 stóp kubicznych miarą reńską. Przy obliczeniu uwzględnia się tylko całe i połowy stóp przy mierzeniu długości i całe cale przy grubości i szerokości. Temsamem dozwolone jest przekroczenie miary dla długości do 5 cali, dla grubości i szerokości po ¾ cala to zn. 8 do $8^5/_{12}$ stopy (albo 2,51 do 2,64 m.) oznaczają tyle jak 8 stóp, 8½ do $8^{11}/_{12}$ stopy (czyli 2,65 do 2,80 m.) jako 8½ stopy i t. d.
6 do 6¾ cali (czyli 16 do 18 cm.) pomnożone przez 10 do 10¾ cali (albo 26 do 28 cm.) uchodzą za 6 × 10 cali i t. d.
5 do 5¾ cali (czyli 13 do 15 cm.) pomnożone przez 10 do 10¾ (albo 26 do 28 cm.) uchodzą za 5 × 10 cali i t. d.

b) półokrągłe podkłady: za jeden load = 50 reńskich stóp kubicznych albo miara angielska albo za podkład normalny mający 0,112 cm. kub. przyczem przekroczenie miary o ½ cm. jest dozwolone dla grubości, 1 cm. dla szerokości i do 20 cm. dla długości,

c) dłużyce sosnowe i dębowe włącznie kloców: obliczenia pojemności kubicznej dokonuje się za pomocą łańcucha albo taśmy, jedno jak i drugie mierzy się na objętość, albo też w krzyż na średnicę. Drzewo mierzy się łańcuchem miara reńska albo metryczna a mianowicie:

1. miarą reńską: w całych stopach długość, w całych łatach szerokość;
2. miarą metryczną: całe parzyste decymetry długość i pełne parzyste centymetry szerokość.

§ 13.

Kopalniaki ładuje się według standartu göteborskiego mającego 180 ang. stóp kubicznych według scale fathom = 216 ang. stop kubicznych przestrzennych.

Göteborski scale — standart (czubek mierzony w najcieńszym końcu) zawiera przy

2“	średnicy	3580	stóp
2,5“	„	2540	„
3“	„	1800	„
3,5“	„	1440	„
4“	„	1116	„
4,5“	„	936	„
5“	„	792	„
5,5“	„	648	„
6“	„	540	„
6,5“	„	468	„
7“	„	396	„
7,5“	„	336	„
8“	„	288	„

Nasza kronika portowa i żeglugowa.

Budowa portu w Gdyni.

Robota przy budowie portu posuwa się stale naprzód. Jeden z kranów węglowych został już podniesiony do swej normalnej wysokości i montuje sama maszynerję, a po ustawieniu obok niego transformatora, prowadzi się obecnie od dworca nową linję elektryczną dla zaopatrywania go w energję poruszającą. Część północno-zachodnia południowego molo została już wykończona ostatecznie i na nabrzeżu ułożono tory kolejowe, tak że w najbliższych dniach ma być oddana do eksploatacji przeładunkowej.

W związku jednak z pracami budowlanemi prace przeładunkowe w Gdyni w najbliższej przyszłości będą musiały być na pewien czas nieco ograniczone, a to wskutek tego, iż prowizoryczny basen, utworzony przez obramowanie węglowego molo (w którym obecnie stają po dwa statki), wraz po oddaniu do eksploatacji nowego nabrzeża zostanie stopniowo zasypany piaskiem, wykańczanie zaś kranów węglowych ruch na nowem nabrzeżu nieco hamuje. Wskutek powyższych powodów kontyngens węgla na Gdynię na miesiąc wrzesień został zredukowany na 25 tys. ton (w sierpniu 40 tys. ton), jednak już w październiku przewiduje się znaczne polepszenie.

Port rybacki w Gdyni.

W najbliższych dniach ma się zacząć zwożenie materjałów pod budowę przyszłego portu rybackiego, który będzie się mieścił na południe od portu handlowego i przytykał jedna z krawędzi swego basenu do molo" południowego". Roboty przy jego budowie powierzono polskiej firmie TRI.

Pożar w Gdyni.

W dniu 19 b. m. zajęły się ogniem drewniane części i rusztowania pracującej przy budowie portu betonarki firmy „Hojgaardt i Schultz". Jednak, po godzinnych usiłowaniach pożar stłumiono, nie dając mu się przerzucić na stojące w pobliżu szeregi drewnianych form kesonowych.

Jeszcze o wizycie statków francuskich w Gdyni

2 kontrtorpedowce, torpedowiec i duże łodzie podwodne, jak już pisaliśmy, udadzą się z Francji na Bałtyk zwiedzając główniejsze porty. Pierwszym portem zawinięcia będzie Oslo, następnie Sztokholm, Ryga, Gdynia i Kopenhaga. W Gdyni statki francuskie będą 8-go i 9-go września. Z Tallinnu (Rewla) komunikują, że również tam oczekują gości francuskich, chociaż komunikat francuski o tem nic nie mówi. Do Francji statki powrócą 20-go września.

Ładowanie węgla w Tczewie znowu się ożywiło.

Brak węgla, który spowodował zupełny zastój na przystani Wisła—Bałtyk, od kilku dni już się nie daje wyczuwać i ładowanie węgla jest znów w pełnym biegu. Czynione są próby zastosowania trzęsących się rynien, szeroko stosowanych na kopalniach.

Zależność frachtu węglowego od wielkości statku.

Frachty od tony ładunku są wogóle zależne od wielkości statku. Bywa np. że statek zbożowy większy otrzymuje od tony większy fracht niż mały. Obecnie przy wywozie węgla z Gdańska i Gdyni, frachty węglowe są większe dla małych statków, że znaczna nawet różnica. Daje się to wyczuwać w szczególności do mniejszych portów Danji i Szwecji. Tak np. do dobrego portu duńskiego płaci się obecnie z Gdańska lub Gdyni na 3000-tonowcu 6 szyl. 9. pensów od tony, na 2000-tonowcu 7 szyl. 9 pensów, na 1000-tonowcu zaś około 8 szyl. 6 pensów.

Zawieszenie ruchu motorowca „Hansestadt Danzig".

Subwencjonowany w budowie za pożyczkę angielską dla Gdańska motorowiec „Hansestadt Danzig" (zbudowany w Szczecinie), który rozpoczął 15 lipca kursować na linji Swinoujście—Sopoty—Piława z dn. 1 września zostaje wycofany z ruchu i będzie zastąpiony drugim motorowcem „Preussen". „Hansestadt Danzig" ma podlegać jakimś przeróbkom. „Preussen" ma kursować do 12 października. „Hansestadt Danzig" zaś powrócić ma na linję około świąt Bożego Narodzenia.

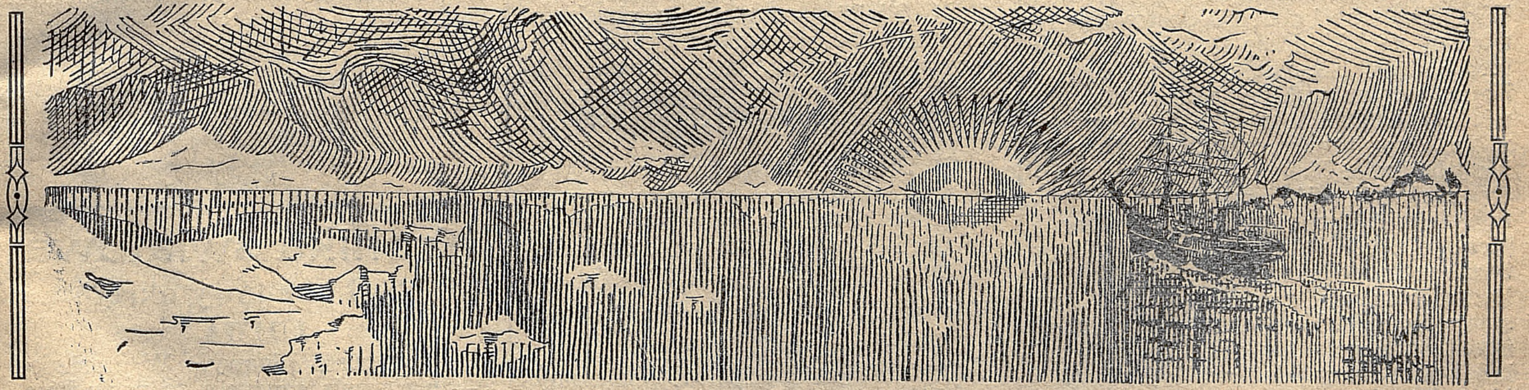
Żegluga wewnętrzna.

Sprawozdanie żeglugowe „Lloydu Bydgoskiego".

Przewieziono:

z Gdańska

	Czerwiec	Lipiec
do Bydgoszczy	50 t. ładunku	19 t. ładunku
„ Włocławka	203 t. „	— t. „
„ Warszawy	877 t. „	1295 t. „
do Gdańska		
z górnej Wisły	950 t. zboża	92 t. zboża
„ Bydgoszczy	137 t. „	208 t. „
„ kanału noteck.	112 t. cukru	791 t. cukru
„ „ „	546 t. sody	419 t. sody
„ Chełmna		180 t. zboża
„ Grudziądza		347 t. „
„ Nowego		301 t. desek
„ Bydgoszczy	1932 t. węgla	9079 t. węgla



Podróże morskie i sport wodny

Z żeglugi „Fidry" dokoła świata.

Z Mar del Plata przez cieśninę Magalhaensa do Talcahuano.

Uwaga: W latach 1920—22 yacht szwecki „Fidra" o załodze z 11 ludzi, częściowo wojskowych marynarzy dokonał podróży dokoła świata, z punktem wyjścia i powrotu w Karlskronie. Jak zwykle przy niewdzięcznych, trudnych podróżach brakło pieniędzy, gdyż podróżnicy ich nie mieli. Nabyto stary angielski yacht budowy r. 1896, o ożaglenìu ketch (przedni maszt większy od tylnego). Na podróż wbudowano do statku 4-cylindrowy 60 konny motor pomocniczy systemu Kelvin. Najtrudniejszą częścią podróży, jak się należało spodziewać było przejście z oceanu Atlantyckiego na Pacyfik z okrążeniem Ameryki Południowej. Streszczamy tę część podróży „Fidry".

Gdy 13 lutego opuściliśmy Mar del Plata na wybrzeżu Argentyny, z przeznaczeniem do Punta Arenas, jasnem nam było wszystkim, że rozpocz. ciekawą lecz też i trudną podróż. Już wkrótce

po naszym wyjeździe mieliśmy burzę od południo-zachodu, która nas zmusiła do położenia się w pławę (drywę), tym razem pod silnie zatroczonym żaglem głównym (grotem) i wiązakiem (fokiem). Te żagle okazały się odpowiedniejszemi, aniżeli tylny i dziobak (kliwer) burzowy. Jednak wiatr wkrótce stał się tak gwałtowny, iż musieliśmy zwinąć żagiel główny. Wypuściliśmy więc na wodę kotwicę pływającą, usiłując utrzymywać stewę przednią w kierunku wiatru. Początkowo wszystko funkcjonowało znakomicie, nie mieliśmy jednak wiele pociechy z kotwicy pływającej, gdyż niebawem pękły grube liny i kotwica popłynęła swojemi własnemi drogami. Kotwica pływająca była specjalnej konstrukcji angielskiej; nie twierdzimy jednak, ażeby miała wadę konstrukcyjną; raczej system lin okazał się za słaby. Konstruktor obliczył przyrząd na liny 16-centymetrowe, my zaś mieliśmy ze sobą tylko nowe 12-cm. liny, a chociaż wzięliśmy je podwójnie, nie trzymały. Łańcucha kotwicznego dla wzmocnienia nie mogliśmy wysunąć, gdyż do luki fala wbijałaby olbrzymie masy wody. Zrobiliśmy więc sami kotwicę pływającą z rei, żagla i kotwicy zapasowej, bez poprzecznicy. Tak jakoś obeszło się tym razem bez większych szkód, a chociaż wiatr opadł, pogoda pozostawała niepewna, barometr stał nisko. musieliśmy być stale gotowi podjąć w każdej chwili walkę na nowo trzymając nocami w pogotowiu podwójna zmianę. 21 lutego na mijaniu Cabo des Bahias barometr zaczął spadać jeszcze niżej, więc rozpoczęliśmy przygotowania. Zamocowaliśmy wszystko na pokładzie, oraz rozwinęliśmy specjalne żagle burzowe, a mianowicie wiązak (fok) burzowy, a jako tylny burzowy zastosowaliśmy zwykły wiązak, lecz silnie zatroczony.

Byliśmy więc przygotowani, lecz i burza nie długo kazała na siebie czekać. Właśnie o szarej godzinie dostrzegliśmy zdaleka pochód przez morze czarnego cienia, który się nagle pojawił i szedł ku nam w zawrotnym pędzie. Był to wicher południowo-zachodni, tak porywisty i gwałtowny, że działał literalnie jak uderzenie. Piana zrywała się z wody wcześniej aniżeli mogły się wytworzyć fale. Obraz był imponujący lecz i niesamowity, było jasne, że mieliśmy tym razem do czynienia nie z burzą, lecz z orkanem, z którym musieliśmy stoczyć walkę. Na szczęście na wietrze przed nami na odległości 200 mil był ląd, wobec czego fale nie były zbyt wielkie, za to bałwany się załamywały jak jeszcze nigdy przed tem. Próbowaliśmy wywieszać worki z olejem lecz ponieważ mieliśmy zbyt mało doświadczenia w tem, więc wynik był nieszczególny. Nie pozostawało nic innego jak spróbować zwrócić się sterem do wiatru i z wielkiem naprężeniem oczekiwaliśmy końca tej najgorszej niepogody ze wszystkich jakich doznaliśmy dotychczas. Przez cała noc wiatr nie stracił na sile, do czego jeszcze się przyłączył deszcz jak z cebra, błyskawice i grzmoty. Na ranek stwierdziliśmy, że ster odmawia posłuszeństwa. Przeważnie mieliśmy ster położony na burtę, przez co ciśnienie było znaczne i to nietylko na sam ster, lecz też i na przyrząd sterowy, którego oś przegięła się. burtochron został zerwany. Znowu przygotowaliśmy kotwicę pływającą i wyłożyliśmy dwie specjalne liny grubości 10½ cm. Nasz dziennik okrętowy mówi o tem krótko:

„O godz. 10-tej przed południem wiązak zwinęliśmy, wyrzuciliśmy kotwicę pływającą na trzech najmocniejszych linach. O godz. 12-ej w południe wszystkie liny się urywają, kotwica pływająca zgubiona, stawiamy wiązak nanowo."

Praca przedstawiona w tych dwóch lakonicznych zdaniach była jednak bardzo trudna i wytężona.

(C. d. n.).

Kongres żeglugi morskiej i turyzmu morskiego.

Dnia 11, 12 i 13 października b. r. odbędzie się w Paryżu podczas „Salonu nautycznego" kongres miedzynarodowy żeglugi motorowej i turyzmu nautycznego, który zbada zagadnienia specjalne interesujace te dwie dziedziny żeglugowe. Prace kongresu będą się odbywały w trzech sekcjach.

Ia sekcja. — Turyzm nautyczny.

Urządzenia portowe, urządzenia szluzowe, przepusty dla łodzi, doroczne manifestacje nautyczne, służba ratownictwa między yachtsmenami, narzędzia ratownicze, przyrządy przeciwpożarowe, pilotaż na rzekach, przewodniki i mapy nautyczne, opłaty postojowe, łodzie i podróżni.

IIa sekcja. — Technika.

A). Kadłub — wpływ kształtu na szybkość, ślizgowce, własności nautyczne, stateczność, bezpieczeństwo itd., przyrządy pomocnicze, materjały.

B). Silniki — motory wybuchowe lub spalinowe, używające paliwa płynnego poza benzyna, zastosowanie poruszenia przy pomocy motorów wybuchowych i spalinowych w żegludze wewnętrznej.

C). Śruba — zanurzona, nawpół zanurzona, powietrzna, rozmaite przyrządy pędne, określenie elementów, wybór metalu, itd., wzór mocy wydajnej, śruby motorówek krażowniczych.

III-ia sekcja. Administracyjna i ekonomiczna.

Reglamentacja żeglugi mieszanej morskiej i rzecznej, uproszczenie rejestracji dla yachtów, przewóz yachtów kolejami, prawo żeglugi na rzekach skanalizowanych, przejście yachtem granicy, stworzenie przepisów międzynarodowych, rejestracja morska dla marynarzy yachtowych.

Kongres skada się z członków francuskich i zagranicznych którzy zgłoszą akt przyłączenia się przed 20 września b. r. załączając 40 franków i którzy zostaną przyjęci przez komitet prac kongresu. Komitet ma prawo odrzucać wnioski o przystąpienie bez podania powodu odmowy.

Karta członkowska daje prawo do:

1. Wstępu na salę konferencyj.
2. Wstępu na uroczystości międzynarodowego Salonu nautycznego.
3. Udziału w wycieczkach zbiorowych.
4. Otrzymania sprawozdania z kongresu które zostanie wydane.

Adres komitetu: Bureau du Salon nautique international, avenue des Champs-Elysees, 21 Paris.

Bohaterka „Perletty" mobilizuje większy yacht „niewieści".

Sławna ze swej podróży z przyjaciółką p. Oulie yachtem „Perletta" po morzu Egejskiem nabyła obecnie żaglowiec pilotowy Hawru Georges-Madaline o pojemności 25 ton i długości 15,5 metrów. Panna Saussure oddała nabyty żaglowiec do przeróbki na yacht krążowniczy, który otrzyma nazwę Atalante. Obecnie właścicielka yachtu ćwiczy z czterema innemi paniami manewry żaglowe przed rozpoczęciem podróży na morze Śródziemne.

Jeszcze jedna podróż w łupince przez dalekie morza.

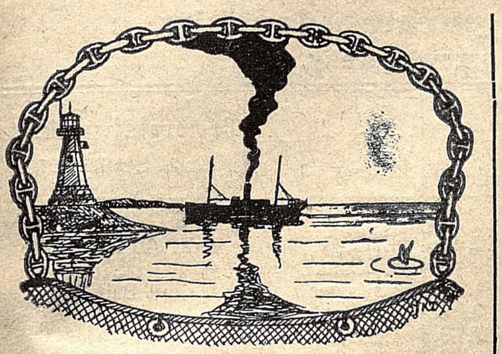
Przed jakimś czasem rozpoczęto podróż, może najryzykowniejszą z dotychczasowych sportowych podróży morskich. Oto 27 maja wyruszyli na morskiej jolce z Londynu pp. Niels Ventegoot z żoną i p. Knud Jörgensen z towarzystwa „Langtursroklubben" z Wikingu. Celem podróży jest Kalkutta w Indjach, co jest prawie nie godne wiary, gdyż łódź ma długość 8 metrów, szerokość 1,08 m. i waży zaledwie 70 kilo (!?). Łódź żaglowa już przebyła drogę przez La Manche, musiała jednak być naprawiana w Lorient, skad udała się w dalszą drogę przez zatokę Biskajska. Przedsięwzięcie to uważać można za szalone.



Kronika światowa
żeglugi i budowy okrętów.
ŁOTWA.

Ruch portu Lipawy. W czasie od 3—16 sierpnia zawinęły do portu Lipawy 34 statki o łącznej ładowności 7936 ton rej. netto. Statki te przywiozły łącznie 2700 ton mieszanego ładunku, 12.193 beczki śledzi, 1545 ton węgla, 645 t. fosfatu, 370 t. cementu, 350 t. soli, i 8000 sztuk cegły. 5 statków zawinęło próżnych i pod balastem.

W tymże czasie opuściło port 35 statków o ł. ładowności 10.179 t. rej. netto. Statki te wywiozły łącznie 1507 ton mieszanego ładunku, 280 ton zboża, 345 ton maki, 106 ton otrab, 115 t. drzewa, 48 ton fosfatu, 45 t. żelaza i t. d. 13 statków wyszło próżnych i pod balastem.



Nasz wywóz i wwóz morzem.

Dane prowizoryczne.

Objaśnienie skrótów: par. — parowiec, żagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec z motorem, hol. — holownik, licht. — lichtuga (berlinka) morska, mot. — motorowiec.

Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń. — duński, est. — estoński, fr. — francuski, fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niem. — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polski szw. — szwecki.

Maklerzy: (Art) — Artus, (B i S) — Behnke i Sieg, (Bg) — Bergenske, (D-S) — Danziger Schiffahrtskontor, (Gw.) — Ganswindt, (Hg.) — Hartwig, (Lcz) — Lenczat, (Pw) — Prowe, (Rhd.) — Reinhold.

Liczby oznaczają ładowność statków, w tonach netto (1 tona — 2,83 m³).

Wywóz polskiego węgla przez port gdyński. (16—22 sierpnia).

17 sp.: szw. par. Kare 893 do Malmö (B i S).

19 sp.: szw. par. Aina 773 do Göteborga (B i S), szw. par. Norma 709 do Hudiksvall (B i S).

Statki powyższe wywiozły łącznie 5750 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port tczewski. (16—22 sierpnia).

19 sp.: niem. licht. D. W. 701 382 i Walter 292 do Kopenhagi (Pohlmann).

Statki powyższe wywiozły łącznie 1200 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port gdański. (17—24 sierpnia).

17 sp.: szw. par. Fylgia 979 do Sztokholmu (B i S), duń. par. Victoria 1160 do Aalborga (B i S), łot. par. Abara 864 do Ainaschi (Bg), szw. par. Asta 1089 do Sztokholmu (B i S).

18 sp.: szw. par. Gunnar 703 do Ystadu (B i S), szw. par. Leila 550 do Lake Vener (Bg), szw. par. Elisabeth 144 do Simrishamnu (Bg), szw. par. Ymer 602 do Naxö (B i S).

19 sp.: niem. hol. Fairplay z licht. Mathias 561 i Hans Otto 595 do Leningradu (B i S i Bg), szw. par. Fringilla 226 do Göteborga (B i S), duń. żagl. z mot. Jens 121 i Lovis 51 do Faxö (B i S), niem. par. Consul Cords 535 do Skelefterhamnu (Rhd), szw. par. Ragna 430 do Helsingborgu (Bg), duń. par. Borghild 431 do Kopenhagi z koksem (D—S), niem. hol. Parnass 156 z licht. Neuenfelde 616 i Mosel 634 do Kopenhagi (D—S), szw. par. Femarn 335 do Karlstadu (Lev. L.), niem. par. Gotland 591 do Sztokholmu (B i S), szw. par. Cyrene 288 do Sztokholmu (B i S).

20 sp.: włoski par. Procida 2436 do Genui (Bg), łot. par. Kurland 428 do Aberdeen (Bg), szw. par. Tyr 434 do Malmö (B i S), duń. par. Bogve 728 do Kopenhagi (B i S), niem. hol. Vegesack z licht. Helene 568 i Peter 560 do Leningradu (Bg), szw. par. Gylsboda 135 do Karlshamnu (B i S).

21 sp.: szw. par. Macedonia 1207 do Leningradu (Bg), duń. par. Bretland 1235 do Kopenhagi (Rhd), szw. par. Hernodia 732 do Sztokholmu (B i S), łot. par. Aegir 753 do Göteborga (B i S), łot. par. Daugava 751 do Rygi (Bg).

22 sp.: szw. par. Maerta 926 do Göteborga (B i S), szw. par. Bengt 288 do Karlskrony (B i S), duń. par. Vera 721 do Kopenhagi (B i S), niem. par. Aurora 569 do Leningradu (Bg), szw. par. Ribbertsborg 723 do Malmö (B i S), duń. par. Nordhavet 1084 do Hull (D—S), szw. par. Cecilia Sanne 1155 do Udevalli (B i S).

23 sp.: duń. żagl. Caroline 504 do Lulea (B i S), duń. par. Hans Tavsen 1093 do Göteborga (B i S), duń. par. Derrik 493 do Sundsvallu (Rhd), duń. par. Astrid 1022 do Londynu (Rhd).

24 sp.: szw. par. Ture 295 do Sölvesborga (B i S), szw. par. Virileyf 495 do Landskrony (B i S), fr. par Capitaine Henri Dallin 1660 do Boulogne (B i S), szw. par. Karin 196 do Kalmaru (B i S).

Statki powyższe wywiozły łącznie 75.600 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański. (17—24 sierpnia).

17 sp.: norw. par. Haarfagre 280 do Grimsby (Jörgensen), pol. żagl. z mot. Lwów 964 do Gandawy (D—S), duń. par. Lise 758 do Hull (D—S), norw. par. Dagreen 671 do Manchesteru (Jörgensen).

18 sp.: duń. par. Tiber 823 z drz. i tow. do Calais (Rhd), norw. par. Ina 372 do Garstonu (Rhd), niem. par. Consul Suckau 217 do Amsterdamu z drz. i tow. (Rhd). duń. par. Estrig 710 do Hull (Jörgensen).

19 sp.: norw. żagl. z mot. Holpal 139 do Ekenäs (Gw), duń. par. Flynderborg 858 do Horsensu (Bg), duń. par. Ragnhild 879 do Goole (Bg).

20 sp.: niem. par. Saturn 154 do Szlezwiku (Pwe), fr. par. Caudebec 796 do Rouen (Worms), duń. par. Paul Möller 138 do Kjöge z podkładami (Jörgensen), ang. par. Bombardier 259 do Audorfu (D—S).

21 sp.: niem. żagl. z mot. Irmgard 37 do Odense (Gw), gd. par. F. G. Reinhold 706 do Londynu z drz. i tow. (Rhd), szw. żagl. z mot. Selvig 42 do Rönnebyred (Bg), gd. par. Oberpräsident Dellbrück 620 do Londynu z drz. i tow. (Rhd).

22 sp.: norw. par. Santholm 211 do Wiku (Gw).

24 sp.: niem. por. Martha Schröder 354 do Limmericku (Rhd), duń. par. Fanö 1031 do Calais (B i S), norw. par. Elly 760 do Hull (Jörgensen).

Statki powyższe wywiozły łącznie 25 400 m³ drzewa.

Wywóz polskiego zboża przez port gdański. (17—24 sierpnia.)

18 sp.: niem. par. Consul Suckau 217 do Amsterdamu z drz. i zb. (Rhd), niem. par. Treue 290 do Tallinnu (Lcz), niem. par. Mineral 309 do Amsterdamu z zb. i tow. (Rhd).

119 sp.: fsk. par. Alexa 371 do Tallinnu (Jörgensen).

20 sp.: duń. par. Niels 238 do Aalborga (Jörgensen), niem. żagl. z mot. Ingeborg 84 do Bantholmu (Bg), duń. żagl. z mot. Neptunus 64 do Rügenwalde z pszenicą (Gw), duń. żagl. z mot. Duen 111 do Aarhus (Bg), niem. par. Greta 376 do Tallinnu (Wolff)

Statki powyższe wywiozły łącznie 3700 ton zboża.

Wywóz polskiego cukru przez port gdański. (17—24 sierpnia).

18 sp.: duń. par Alfa 438 do Helsingforsu (Rhd).

Statki powyższe wywiozły łącznie 830 ton cukru.

Wywóz polskich produktów naftowych przez port gdański. (17—24 sierpnia).

17 sp.: fsk. par. cyst. Margareta 260 do Kotki z ropą gazową (B i S).

20 sp.: szw. mot. cyst. Naitea 106 do Sztokholmu z ropą gazową (B i S).

21 sp.: niem. par. cyst. Marianne 285 do Hull z ropą gazową (B i S).

24 sp.: fsk. par. cyst. Frama 93 z licht cyst. Vineta 122 do Helsingforsu z ropą gazową i naftą (Scharenbg).

Statki powyższe wywiozły łącznie 1600 ton produktów naftowych.

Wywóz polskiego cementu przez port gdański. (17—24 sierpnia).

21 sp.: niem. par. Arkona 203 do Kłajpedy (Rhd).

Statki powyższe wywiozły łącznie 470 ton cementu.

Wwóz rud i minerałów przez port gdański. (17—24 sierpnia).

20 sp.: niem. par. Ingeborg Ahrens 622 z Antwerpji z fosfatem (Pwe).

21 sp.: szw. par. Kullen 276 z Oxelösundu z rudą (B i S).

22 sp.: szw. par. Hella 480 z Christinehamnu z rudą żelazną (B i S).

23 sp.: niem. par. Teutonia 768 z Helsingborgu z rudą (Schenker).

24 sp.: niem. mot. Hermann Boonekamp 582 z Gandawy z mączką Thomasa (B i S).

Statki powyższe przywiozły łącznie 6 300 ton subst. mineralnych.

Ruch tow. w porcie gdańskim w drugiej dekadzie sierpnia.

(w tonach)

WYWÓZ: Prod. mineralne: węgiel 106.884, sól 127, superfosfat 998, cement 1341, sól potasowa 60, soda 221, ołów 62, żużel pirytowy 135, parafina 453, oleje 10.621.

Prod. roślinne: jęczmień 200, żyto 2163, pszenica 2507, ow. strączkowe 36, mączka kartoflana 30, cukier sur. 230,

rafinada 1946, makuchy 30, drzewo 41.185, smoła drzewna 64, mąka pastewna 82, rzepak 1109, mąka pszenna 50.

Prod. zwierzęce: świeże mięso 181, jaja 11, bydło żywe 50, skóry 10.

WWÓZ: Prod. mineralne: mączka Thomasa 300, węgiel 735, siarka sur. 110, żeliwo 10.

Prod. roślinne: ryż 667, żywica i kalafonja 193, oleje 173, garbnik Kwebracho 95, bawełna 5.

Prod. zwierzęce: smalec 19, śledzie sol. 3880, tłuszcze 281, skóry sol. 96, wełna sur. 252, wełna 10.

Ruch okrętowy w porcie gdańskim.

Ruch okrętów przewidywany.

Do Gdańska zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdańska odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okręt. wzgl. makler
3. 10.	z Nowego Jorku	do Nowego Jorku	12. 10.	Estonia	Balt. America Line
12. 9.	„	„	21. 9.	Lituania	„
31. 8.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	31. 8.	Baltriger	United Balt. Corp.
3. 9.	„ Rygi	„ Londynu	3. 9.	Baltannic	„
7. 9.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	7. 9.	Baltara	„
10. 9.	„ Lipawy	„ Londynu	10. 9.	„	„
14. 9.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	14. 9.	Baltriger	„
17. 9.	„ Rygi	„ Londynu	17. 9.	Baltannic	„
21. 9.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	21. 9.	Baltara	„

Wodostany Wisły.

Sierpień Daty	21	22	23	24	25	26	27	
Kraków	—128	—150	—164	—130	—124	—148	—162	—
Zawichost	227	220	200	188	196	187	180	
Warszawa	191	180	203	228	201	185	185	
Płock	158	146	137	142	167	152	141	
Toruń	212	189	173	157	167	201	183	
Fordon	219	200	181	168	166	200	194	
Tczew	164	204	184	158	138	128	164	
Ujście (Schiewenh.	240	248	270	278	278	270	280	

Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski“. Odbito w drukarni „Pielgrzyma“ w Pelplinie.